



Meine erste Charter

Crew zu sein ist eine Sache, Skipper eine andere; selbst zu chartern eine Dimension für sich. Bevor Sie den Reiz auskosten können, zum ersten Mal Kapitän auf dem eigenen Charterschiff zu sein, werden Sie auf dem Trockenen so manche Klippe umschiffen müssen

Text und Fotos: Carl Victor

Traumbucht, Traumschiff,
Traumurlaub: Mit guter
Planung gelingt auch der
erste Charterörn



Zu welchem Revier würdest du mir bei meinem ersten Chartertörn raten?“ erkundigte sich Stefan bei unserem letzten Törn. Noch sammelte er seine vorletzten Meilen; nach unserem nächsten Törn wird er so viele in seinem Logbuch haben, dass er sich jenen Schein abholen kann, der es ihm erlaubt, weltweit zu chartern. Die Antwort schien mir einfach, war es aber nicht. Ich versuchte mich zu erinnern, wie es damals war, vor nunmehr vier- und dreißig Jahren, als mir der Sinn nach Segelscheinen und großen Skipper-Abenteuern stand. Dafür hatte ich mich sogar ins ferne Glücksburg verholt, wo ich mich bei der Hanseatischen Yachtschule zum Dienst an der Pinne meldete. Dort hieß es: „Vergesst erst einmal alles, was ihr zu wissen glaubt“. Dann lernten wir richtig segeln. Erst verschoben wir im Lehrsaal Dreiecke, dann erst brachte man uns bei, wie man wahre Karten- in falsche Kompasskurse verwandelt. Nachdem wir auch begriffen hatten, wie man diese mit Strom beschickt, durften wir endlich die vom Hochseesegler-Nachwuchs täglich geschundenen Folkeboote entern. Dort wurden wir auf Wenden, Halsen, Reffen, Beidrehen, aber auch auf An- und Ablegen so lange dressiert, bis unserem Galaauftritt in der Salzwassermanege vor versammeltem Prüferpublikum nichts mehr im Wege stand. Erste Zweifel, dass Navigation doch keine so exakte Wissenschaft sein könnte, wie man uns das weismachen wollte, hätten mich schon befallen müssen, als beim Törn nach Dänemark unser vor dem Wind geigendes Schiff nicht dazu zu überreden war, sich auch nur annähernd an den von uns auf zehntel Grade berechneten Kurs zu halten. Auch die Ergebnisse der Kreuzpeilungen waren enttäuschend. Wäre es nach denen gegangen, hätte der Kiel unseres Stahlschiffes nicht das Wasser der Ostsee, sondern dani-

Yachtübergabe: Lassen Sie sich alle wichtigen Funktionen und Sicherheitseinrichtungen an Bord gründlich und in Ruhe erklären

sches Weideland 2,70 Meter tief pflügen müssen. Zwei Monate später vertraute man meiner nun von Segelscheinen mit gewichtigen Stempeln bescheinigten seemännischen Autorität meine erste Charterjacht an. Kein Flautenrevier hatte mich gelockt. Nein: Die Ägäis musste es sein. Im Sommer! Das war mein erster Fehler. Verführt hatte mich dazu der „Denhamn“, weil er mehr ein Führer hin zu Hellas` Seele war als jene nur mit Hafenplänen vollgestopften Segelführer anderer Reviere. Mit der Charterfirma hatte ich Glück; auch das Schiff war schnell gefunden. Ein drei Wochen langer Segelurlaub kostete schon damals viel Geld, weshalb ich die Preise aller angebotenen Schiffe durch deren Kojen dividierte. Das mit Abstand günstigste Ergebnis erzielte dabei eine Carter 33. Ich bereute es nicht. Noch heute halte ich dieses Schiff für einen guten Segler und für eines der seetüchtigsten Boote seiner Größe. Der zweite Fehler war, mit zu viel von dem wenig magenfreundlichen Ouzo auf den dritten Fehler, noch abends nach Thira auszulaufen, anzustoßen. Stärker als der Schnaps war in dieser Nacht nur noch der Meltemi. Das tat weder meinem Magen noch der Navigation gut. So sahen wir uns zur Geisterstunde zu einer Kreuz gezwungen, weil ich statt zwischen Ios und Sikinos beinahe durch die mit Klippen gesegnete Passage zwischen Sikinos und Folegandros gelaufen wäre. In Thira fand ich dann Muße, mein seemännisches Gewissen zu erforschen. Ich gelobte Besserung, doch meinen vierten Fehler, jeden Tag zu viele Meilen zu fressen, korrigierte ich nicht. Als wir in Astypalaia den Anker holten, versuchten Fischer uns einiges auf Griechisch zu erzählen.

Was sie uns sagen wollten, verstanden wir erst, als wir aus der Landabdeckung kamen und Wellen auf uns zu rollten, wie ich sie nie wieder in der Ägäis gesehen habe. Als wir die Segelfläche der Windstärke angepasst hatten, war das Ganze zwar nur mehr ein Abenteuer, doch nicht alle konnten es genießen. Schuld daran war mein fünfter Fehler. Ich hatte meine Crew mit dem Slogan: „Warum denn in die nahen Berge klettern, wenn die Ägäis von ferne lockt!“ angeheuert. Die Burschen waren alle topfit, auch absolut schwindelfrei; nur war halt leider nicht jeder seefest. Meinen sechsten und letzten Fehler auf diesem meinem ersten Törn als Skipper leistete ich mir in Mykonos. Der Schlag von Patmos war einfach zu lang, um seinen Hafen noch bei Tageslicht zu erreichen. Vor der Kulisse der hell erleuchteten Stadt konnten wir zwar die Molenfeuer, nicht aber eine unbeleuchtete, im Hafenplan nicht vermerkte Tonne ausmachen. Wir verfehlten sie knapp. Das hatte Folgen. Noch heute drücke ich mich davor, nachts in einen mir unbekanntem Hafen einzulaufen. Keinen Abbruch hingegen tat dieser erste Törn meiner Liebe zur Ägäis. Ganz im Gegenteil: Sie ist für mich – und wird es wohl auch bis zum Ende meiner Segeltage bleiben – das weltweit schönste Segelrevier. Doch ist sie auch das ideale Revier für den ersten Törn? Ich würde sagen: Nein! Damit wären wir bei der ersten und wohl auch der wichtigsten Frage, die da lautet:

Was ist das ideale Revier für den ersten Törn?

Heute würde ich niemand mehr raten, gleich ins kalte Wasser zu springen, sondern jedem empfehlen, mit einem leichten Revier zu beginnen und sich Törn für Törn an seine Grenzen heran zu tasten. Doch was ist leicht? Was ist schwer? Dem einen schlottern schon die Knie bei dem Gedanken an sieben Windstärken, der andere kann eine ganze Nacht nicht schlafen, weil er bei fünf Stromberechnungen zehn verschiedene Resultate erzielt hat. Andere wiederum fürchten Reviere mit Flachwasser, und einem Ostsee-Segler kann im Mittelmeer der Gedanke ans römisch-katholische Anlegemanöver den ganzen Segeltag verderben. Gar nicht erst reden will ich von den Ängsten mancher Anfänger, wenn sie erstmals ihr Schiff seinem Anker eine Nacht lang anvertrauen müssen, in der sie dann vor lauter Peilungen nicht zum Schlafen kommen. Weil sich so individuell empfundene Begriffe wie „leicht“ und „schwer“ objektiv kaum erfassen lassen, kann ich Ihnen für Ihren ersten Törn als Skipper nur raten:

- Lassen Sie sich nicht zu einem Schiff verleiten, das für Ihr Können zwei Nummern zu groß ist. Für den ersten Törn reichen – je nach Größe der Crew – 33 bis 37 Fuß.
- Meiden Sie Riffgewässer ebenso wie schlecht betonnte Flachwasserreviere.
- Reviere mit großem Tidenhub und stark laufendem Strom können Anforderungen an Sie stellen, die Sie nicht nur auf Ihrem ersten Törn überfordern.
- Buchen Sie den Törn in der Zeit mit den voraussichtlich besten Wetterbedingungen, auch wenn dies in die teure Hauptsaison fallen sollte.
- Ziehen Sie Reviere, die Ihnen schönes Wetter und gute Sicht garantieren, solchen vor, bei denen Sie fürchten müssen, dass Ihnen durchziehende Fronten die Sicht mit Regen oder gar Nebel einschränken.
- Suchen Sie sich ein Revier aus, das Ihre in der Praxis noch wenig erprobten navigatorischen Fähigkeiten nicht überfordert.
- Moderater Segelwind ist die beste Einstiegsdroge. Ein Revier,

in dem Starkwind zum seglerischen Alltag gehört, sollten Sie bei Ihren ersten Törns ebenso meiden wie die Bekanntschaft mit Mistral, Bora oder einem Meltemi in Sturmstärke.

- Suchen Sie sich für den Anfang kein Revier, das sie zu offenen Passagen zwingt, in denen Sie den Atem eines großen Meeres mehr spüren als Ihnen lieb sein könnte.
- Ein längerer Schlag auf dem ersten Törn kann nicht schaden, alle anderen sollten aber 30 Meilen pro Tag nicht überschreiten. Von Nachttörns rate ich ab.
- Der kürzeste Törn bringt nichts, wenn er nicht in einem sicheren Hafen oder einer geschützten Ankerbucht endet.
- Wenn Sie nicht der geborene Globetrotter sind, meiden Sie Ziele, die Sie erst nach einer halben Weltreise erreichen können.
- Stellen Sie sicher, dass die Schiffsübergabe in einer Ihnen verständlichen Sprache erfolgt.
- Solange es Ihnen an Sicherheit mangelt, ist es beruhigend, in einem Revier mit gutem Kontakt zur Basis und einer Reparaturgarantie zu segeln.

Einer Tabelle am Ende dieses Berichtes können Sie entnehmen, was Sie in den einzelnen Revieren im Detail erwartet und wie ich deren Gesamtschwierigkeit einschätze. Reviere mit einem Schwierigkeitsgrad zwischen 1 und 2 kann ich Ihnen ➤



Ein persönliches Beratungsgespräch – hier auf der boot – ist zumindest für die ersten Chartertörns unbedingt zu empfehlen



Römisch-Katholisch anlegen – leichte Übung für Mittelmeer-Kenner, für ersten Chartertörn aber schnell zu viel Nervenkitzel

uneingeschränkt für Ihren ersten Chartertörn empfohlen. Bei Revieren, deren Schwierigkeit zwischen 2 und 3 liegt, sollten Sie prüfen, ob Sie mit jenen Schwierigkeiten klar kommen, die für die höhere Bewertung sorgten. Von allen Revieren mit einem Schwierigkeitsgrad jenseits von 3 rate ich ab. Haben Sie Ihr Traumrevier gefunden, wird sich die Frage aufdrängen:

Charterfirma – Messe oder Internet?

Selbst ich konnte mich den Segnungen des Internets mit seinem Wust an Informationen und Preisvorteilen auf Dauer nicht entziehen. Doch was Charter anbelangt, blieb ich konservativ. Die Beziehung zu einer Charterfirma und deren Agenturen gleicht einer guten Ehe, die ein ganzes Seglerleben lang hält. Fallen Sie nicht auf jene Blender herein, die nur das schnelle Geschäft wollen, sondern suchen Sie sich einen Partner mit Kompetenz, der Ihnen aus dem Wust von Angeboten das Richtige herausucht. Ist es der Richtige, wird er nicht nur für die Absicherung Ihrer Vorauszahlungen sorgen, sondern Sie auch in Versicherungsfragen so beraten, dass Ihr Risiko, falls anfangs doch mal was schief gehen sollte, auf ein Minimum reduziert wird. Ein Flug lässt sich im Internet leicht finden, doch wie Sie stressfrei vom Flughafen zur Basis gelangen, weiß Ihr Partner besser, und ist er so gut wie er vorgibt, wird er Ihnen den Transfer auch organisieren.

Wenn Sie zum ersten Mal ein Schiff übernehmen, kann das ganz schön nerven. Weil diese Prozedur uns Seglern meist an

einem arbeitsfreien Samstag zugemutet wird, haben einige Agenturen einen Journaldienst eingerichtet, um Ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen zu können, wenn sie sich überfordert fühlen sollten. Fiebern Sie danach dem ersten Schlag Ihres ersten Törns entgegen, könnte sich durchaus die Frage stellen:

Kartenarbeit oder Daumenpeilung?

Ich setze voraus, dass Sie sich schon zu Hause mit einem Segelführer, einer Karte und einem Reiseführer eingedeckt haben. Wenn nicht, holen Sie es nach; die Vorfreude wird Sie für diese zusätzlichen Ausgaben entschädigen. Sie können dann schon vorab den touristischen Weizen von seiner Spreu trennen und Routen von einem sicheren Hafen zur nächsten gut geschützten Ankerbucht so planen, dass Ihnen nicht zu viele Meilen diesen Törn vermiesen. Lange bevor Sie die Leinen zu Ihrem ersten Schlag loswerfen, sind Sie schon über die Verhältnisse vor Ort informiert und müssen nur mehr der Form halber fragen, wie Sie zum Wetterbericht kommen. Selbst wenn die Navigation noch so einfach scheint, sollten Sie schon vorab festlegen, wie Sie wohin segeln und was Sie dort erwartet. Deshalb rate ich selbst in navigatorisch einfachen Revieren davon ab, das tägliche Ziel nur über den Daumen zu peilen. Tragen Sie schon im Hafen Kurse und Meilen in die Seekarten ein und markieren Sie die Seiten im Segelführer über ihr geplantes Ziel, sei es nun Marina, Hafen oder Ankerplatz, ebenso wie alle eventuellen Gefahrenstellen auf dem Weg dorthin. Hält sich dann das Wetter nicht an schön gefärbte Prophezeiungen, wird Sie Kartenarbeit nicht von Wichtigerem abhalten.

Bald schon könnten Sie merken, dass trotz Privatsphäre allzu Zwischenmenschliches in der Enge eines Bootes aufgeschaukelt wird. Daher mein Rat:

Prüfe, wer sich auch nur eine Woche bindet!

Bei vielen, die ihre Psyche noch nie auf einem längeren Törn erprobt haben, ist anfangs die Begeisterung meist ebenso groß wie die Illusionen, die sie vom Segeln – mit Betonung auf „Yacht“ versteht sich – haben. Sie sagen meist schnell zu, noch schneller ab, und dann stehen Sie schließlich mit den Kosten für einen 50-Füßer da, obwohl 35 Fuß vollauf gereicht hätten. Dagegen absichern können Sie sich nur, indem Sie die anteilige Vorauszahlung einfordern und klar machen, dass deren Zahlung eine Einbahnstraße ist. Von Törns, auf denen Teile der Crew die Flucht ergriffen, Freundschaften und Ehen zerbrachen und man sich danach vor Gericht wieder traf, habe ich zwar gehört, doch selbst nie erlebt. Ein Patentrezept für harmonisches Miteinander gibt es nicht, doch bin ich immer mit Crews gut gefahren, die weniger Segler als gute Freunde mit ähnlichen Interessen waren. Doch bis Sie sich Ihrer als Skipper sicher sind, sollte mindestens ein Crewmitglied an Bord sein, welches das Schiff – möglichst selbstständig – führen kann. Auch wenn man sagt: „Allen Recht getan, ist eine Kunst die niemand kann“, müssen Sie doch versuchen, die Wünsche aller unter eine Segelmütze zu bringen. Verfallen Sie dabei nur nicht in autoritäres Gehabe! Als Teil einer Crew sind Sie bestenfalls Erster unter Gleichen. Als Spaß mag ja „The master is next to god“ noch angehen, doch ausschließlich in nautischen Belangen sollte gelten: „Captain`s word is law“. Falls dieses Erfolgsrezept versagen sollte, kann Sie ein Vertrag, den Sie mit Ihrer Crew abschließen, vor Schlimmerem als nur dem Verlust einer Freund-



schaft bewahren. Soweit mir bekannt ist, findet sich ein solcher Vordruck jedoch nur in den Unterlagen einer Charteragentur.

Wenn Sie fürchten, beim Überspringen all dieser Hürden zu straucheln, kann ich Ihnen eine Alternative empfehlen, die heißt:

Flottillensegeln und Charterweeks

Entscheiden Sie sich für eine Flottille, brauchen Sie nicht zu befürchten, dass Sie das Revier überfordert. Dafür hat der Veranstalter bei dessen Auswahl ebenso gesorgt wie der Leiter, als er den Törnplan erstellte. Den geht dieser erfahrene Segler täglich bei der Skipperbesprechung mit Ihnen durch und versorgt Sie zudem noch mit Tipps, wie Sie bei schwierigen Bedingungen ablegen können. Haben Sie die Leinen erst losgeworfen, sind Sie dennoch Skipper auf Ihrem Charterschiff. So können Sie sich jeden Tag mehr an die Aufgaben und Ihre Verantwortungen herantasten, und sollten diese mal zu sehr drücken, können Sie immer noch über UKW Rat einholen. Nicht nur mit Rat, sondern auch mit Tat wird Ihnen der Leiter der Flottille zur Seite stehen, wenn Sie bei der Ankunft im Zielhafen ein Ihnen unbekanntes Anlegemanöver fahren müssen. Ist das geschafft, können Sie mit anderen Crews Erfahrungen austauschen und sich ganz dem gesellschaftlichen Teil des Flottillen-Segelns widmen, für den manche so sehr schwärmen, dass sie ihm ein Seglerleben lang verfallen.

Charterweeks sind auch eine Art des Flottillensegelns, bei der aber bereits erfahrenen Skippern die Ehrfurcht vor anspruchs-



Foto: Lina Nagel

An klassischer Kartenarbeit kommen Sie selbst in navigatorisch einfachen Revieren nicht vorbei – über den Daumen peilen reicht nicht!

vollen Revieren wie den Kanalinseln, der Bretagne, aber auch den Riffgewässern in der Karibik und den Seychellen genommen werden soll. Wenn Sie gerade Ihren ersten Chartertörn planen, ist das noch Zukunftsmusik, auf deren Klänge Sie erst hören sollen, wenn Skipper zu sein für Sie das Normalste auf der Welt geworden ist. ⚓

Dahin, wo keine Menschenseele ist...

www.centreboard.eu

foto: Arthur Smeets



Flaches Gewässer oder Weltmeer, die CB 38 fühlt sich überall zuhause
CENTREBOARD Kft. Ihr Spezialist für Mittelschwertjachten.
e-mail: info@centreboard.eu Tel: 003678555020 / 0036209522527 Fax:003678555021

Info zu Charterrevieren:

Allgemeines: A – beste Saison B – Sprache

Schwierigkeiten des Segelreviers: C – Wetter D – Wind E – Tidenhub F – Stromverhältnisse G – Navigation H – Betonung / Befeuerung K – Distanzen / Nachttörns L – Riffe / Flachwasser M – Häfen / Marinas N – Geschützte Ankerbuchten

Bewertung: 1 = leicht, gut, unbedeutend bis 6 = äußerst anspruchsvoll, dominierend usw.

Reviere	A	B	C	D	E	F	G	H	K	L	M	N	Gesamt	Anmerkungen
MITTELMEER														
Marokko	6-9	F	2	5	3	5	2	2	3	1	2	4	2,9	Die Schwierigkeiten in diesem Revier konzentrieren sich auf die Wind- und Stromverhältnisse in der Straße von Gibraltar.
Costa Brava	6-9	S/E/D	2	5	1	1	2	2	2	3	3	3	2,3	Kein schwieriges Revier, doch kann die auflandige Tagesbrise schnell in einen Tramontana umschlagen.
Balearen	5-9	S/E/D	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1,3	Ein ideales Einsteigerrevier, in dem an Menorcas Nordküste der Mistral selbst im Sommer für viel Wind sorgen kann.
Golfe du Lyon	6-9	F	3	6	1	1	2	2	3	3	3	3	2,7	Der Löwengolf hat seine Reize, doch selbst im Sommer kann Sie der Mistral hier tagelang im Hafen einwehen.
Côte d'Azur	5-10	F	2	3	1	1	1	1	1	1	1	3	1,5	Ein leichtes, aber in der Saison überlaufenes Revier. Im Frühjahr und Herbst kann es hier auch aus SE kräftig blasen.
Korsika	6-9	F	2	5	1	1	2	2	2	3	2	3	2,3	Das wirklich schöne, aber auch Wind und Wetter am meisten ausgesetzte Segelrevier befindet sich im Westen der Insel.
Sardinien	6-9	I/E	2	4	1	1	3	2	4	3	3	4	2,9	Wollen Sie Sardinien umrunden, müssen Sie mehr Meilen fressen, als Ihnen auf Ihrem ersten Chartertörn lieb sein kann.
Golf von Neapel	6-9	I/E	2	2	1	1	1	2	1	1	2	3	1,6	Ein gutes Revier für den ersten Törn, den Sie aber nicht im „Fierragosta“ segeln sollten.
Äolische Inseln	6-9	I/E	2	2	1	1	1	2	1	1	4	5	2,0	Der Reiz dieses Reviers kaschiert seine meist übervollen Häfen und die fast durchwegs offenen Ankerplätze.
Sizilien	6-9	I/E	3	3	1	1	2	2	4	2	2	5	2,5	Sizilien zu umrunden ist ein zweiwöchiges Abenteuer. Teile seiner Küste könnten sich für einen Einsteigertörn eignen.
Malta	5-10	E	2	2	1	1	1	5	1	3	3	2	2,0	Diese drei Inseln wären ideal für den ersten Törn, wenn ihre Klippen und Flachs ausreichend betonnt wären.
Tunesien	6-9	F	2	2	1	3	3	3	6	5	3	4	3,2	Zwischen Orient und Okzident zu pendeln ist etwas für fortgeschrittene Skipper.
Nördliche Adria	6-8	I/D	3	3	3	3	3	2	1	5	2	5	3,0	In diesem Flachwasserrevier ist es vor allem der Wind, der für erhebliche Wasserstandsschwankungen sorgen kann.
Kroatien	6-9	K/E	3	6	1	2	1	2	2	2	1	2	2,2	Was für ein schönes Segelrevier! Nur schade, dass Sie selbst im Sommer vor der Bora nicht sicher sind.
Montenegro	6-9	SK/E	2	5	1	2	2	2	2	3	4	3	2,6	Vergessen Sie vor lauter Schielen auf die Bora nicht, dass hier die heftigsten Stürme aus Südwest kommen.
Ionisches Meer	6-9	G/E	2	3	1	1	1	2	1	2	2	2	1,7	Seinen ersten Törn in der Heimat des Odysseus zu segeln ist ein Vergnügen, das ich nur jedem empfehlen kann..
Ägäis	6-10	G/E	1	6	1	3	2	3	4	2	2	1	2,5	Nicht in allen Teilen der Ägäis bläst der Meltemi so hart, dass er sich die Höchstnote verdient. Doch selbst dort eignet es sich die Ägäis nur bedingt als Einsteigerrevier.
Marmarameer	6-9	T/E	3	3	3	5	3	4	5	4	4	4	3,8	Die größten Schwierigkeiten bereiten die Dardanellen mit Untiefen, stark laufendem Strom und Großschiffsverkehr.
Türkische Westküste	6-9	T/E	2	5	1	2	2	4	3	3	3	2	2,7	Dieses schöne und noch nicht überlaufene Revier hat so seine Tücken, die Sie mehr fordern könnten als Ihnen lieb ist.
Türkei Südküste	6-10	T/E	1	3	1	1	2	5	3	4	3	2	2,5	Der westliche Teil dieser Küste eignet sich für einen ersten Törn besser als der anspruchsvollere östliche Teil.
Zypern	6-10	G/T/E	1	3	1	1	3	3	4	3	3	5	2,7	Wenn schon Zypern, dann sollten Sie erst den griechischen Teil erkunden, bevor Sie sich in den schwierigeren und weniger erschlossenen türkischen Teil wagen.
OSTSEE														
Dänische Inseln/ Mecklenburger und Kieler Bucht	6-8	DÄ/D/E	4	3	1	3	3	1	2	4	2	2	2,4	Ein abwechslungsreiches Revier mit guter Betonung, fast immer ist ein Hafen in ein bis zwei Stunden erreichbar. Allerdings sollten Sie sich auf wechselhafte Wetterverhältnisse einstellen.
Schwedische Schären	6-8	SW/E	4	3	1	2	5	1	1	6	3	3	2,9	Das Revier ist zauberhaft, aber es erfordert schon Erfahrung, sich in diesem Labyrinth zurecht zu finden.
Estland	6-8	EST/D/E	4	3	1	2	4	5	4	5	3	4	3,4	Dieses flache Revier mit der oft nicht einfachen Ansteuerung seiner Häfen ist für den ersten Chartertörn eine zu große Herausforderung.
Finnland	6-8	FI/E	4	3	1	1	5	1	2	6	3	5	3,1	Egal wo Sie in Finnlands Schären segeln, es immer ein Erlebnis. Allerdings eines für Könner.
IJSSELMEER/ KANÄLE	6-8	R	3	2	1	3	1	2	1	3	3	2	2,1	Sehr gut ausgebautes Hafennetz, allerdings im Sommer sehr voll. Ein Abstecher auf die Nordsee ist nur bei sehr gutem Wetter zu empfehlen.

Reviere	A	B	C	D	E	F	G	H	K	L	M	N	Gesamt	Anmerkungen
ATLANTIK														
Norwegen West	6-8	NO/E	5	2	3	3	2	2	4	3	3	4	3,1	Es ist leichter in den Fjorden zu segeln als zwischen den von Klippen verseuchten, vorgelagerten Inseln.
Norwegen Süd	6-8	NO/E	4	4	2	2	5	2	3	5	3	5	3,5	Wer die Schönheit dieses Reviers abseits des Hauptfahrwassers kennen lernen will, muss sich auf trickreiche Passagen und nicht immer einfache Anlegemanöver einstellen.
Schottland	6-8	E	6	5	5	5	4	3	2	5	4	2	4,1	Ein Revier der Superlative aber auch eines, das Ihnen alles abverlangen kann.
Irland	6-8	E	5	5	4	3	4	2	4	4	2	2	3,5	Die grüne Insel hat so viel zu bieten, dass man gewillt ist, diesem westlichen Vorposten im Atlantik seine Wetter-Kapriolen zu verzeihen.
England Süd	6-8	E	3	3	3	3	2	1	1	5	2	2	2,5	Wenn Sie den Solent nicht verlassen, segeln Sie hier wie in einem Binnenrevier, das allerdings von der Tide regiert wird.
Kanalinseln	6-8	E	3	3	6	6	5	2	2	5	2	4	3,8	Was Tidenhub und Strom angeht, eines der schwierigsten Reviere der Welt. Sein Umfeld lässt es in milderem Licht erscheinen.
Normandie	6-8	F	3	3	6	6	5	2	2	5	3	5	4,0	Ein von Insidern hoch gelobtes, aber so schwieriges Revier, dass sich nur Skipper mit viel Erfahrung an diese Küste wagen sollten.
Bretagne	6-8	F	3	3	4	5	5	2	2	4	3	5	3,7	Dieses Revier schließt sich fast nahtlos an das der Normandie mit ähnlichem Schwierigkeitsgrad an.
Algarve	6-9	P/E	2	3	2	4	2	3	2	4	2	2	2,6	Leichter als hier bewertet ist das Revier vor der Steilküste im westlichen Teil, schwieriger in den Lagunen im Osten.
Kanaren	11-4	S/E	2	5	3	2	2	2	5	2	2	4	2,7	Zwischen den Inseln kann der Passat Sturmstärke erreichen und die See hoch laufen. Ein Revier für gute Crews, um sich auf Blauwassertörns einzustimmen.
Kapverden	12-3	P/F	1	4	2	2	3	6	6	2	5	5	3,6	Diese am östlichen Rand des Atlantiks gelegene Inselgruppe stellt bereits alle Anforderungen eines Blauwasserreviers an Skipper und Crew.
Brasilien	5-9	P	3	2	2	2	2	3	1	3	4	2	2,4	Trotz kleinerer Lücken ließe sich dieses Quasi-Binnenrevier noch für den ersten Törn empfehlen.
Florida	12-5	E	1	2	2	3	2	2	2	5	2	2	2,3	Diese Bewertung bezieht sich auf die Florida Keys und Teile des Golfes von Mexiko. Für Nordflorida müssen Sie einige Stellen hinter dem Komma hinzurechnen.
Chesapeake Bay	6-9	E	2	2	2	3	2	2	2	5	1	2	2,3	Die vielen weit in die Bucht hinein reichenden Sandbänke machen es mir schwer, Ihnen dieses wirklich interessante Revier für einen Ihrer ersten Törns zu empfehlen.
KARIBIK														
Nordwest-Karibik	12-5	S/E	3	4	2	2	5	5	3	6	5	2	3,7	Ein Traumrevier, das Sie aber nur genießen können, wenn Sie bereits viel Erfahrung in Riffgewässern mitbringen.
Kuba	12-5	S/E	1	2	1	2	4	5	4	5	6	2	3,0	Diese Bewertung bezieht sich auf die Jardines de la Reina. Ein Törn nach Cayo Largo ist geringfügig leichter.
Spanish Virgin Islands	12-5	E	1	2	1	2	4	4	2	5	5	2	2,8	Das ist der schönste, der am wenigsten bekannte, aber auch der schwierigste Teil der Virgin Islands.
US Virgin Islands	12-5	E	1	2	1	2	2	2	1	3	2	2	1,8	Größer als die nautischen Schwierigkeiten sind zurzeit die bürokratischen Hindernisse, besonders bei der Einreise.
British Virgin Islands	12-5	E	1	2	1	2	2	3	1	3	3	2	2,0	Ein weiterer heißer Tipp für alle, die sich auf exotische Reviere einstimmen wollen.
Leeward Islands	12-5	E	1	3	1	2	2	4	3	5	5	2	2,8	Wenn Sie Ihren ersten Skipperschuhen entwachsen sind, steht Ihnen auch dieser Traum aller Segler offen.
Windward Islands	12-5	E	1	3	1	2	2	4	3	5	5	2	2,8	Dasselbe gilt für dieses Revier, das dem nördlichen in fast allen Punkten gleicht.
Bahamas	12-5	E	2	4	2	3	4	4	2	5	4	2	3,2	Das einzige Revier der Bahamas, das sich für Charter eignet, sind die Abacos. Der Rest ist ein von Sandbänken verseuchtes, ausschließlich Könnern und Insidern reserviertes Revier.
INDOPAZIFIK														
Madagaskar	6-9	F	2	2	4	2	3	6	2	5	5	3	3,4	Eines der schönsten, weil unberührtesten Charterreviere dieser Welt. An der hohen Schwierigkeitsbewertung ist unzureichendes, weil völlig veraltetes Kartenmaterial mit schuld.
Seychellen	5-10	E	3	2	3	2	3	4	1	4	4	3	2,9	Zur Ansteuerung mancher Ankerplätze benötigen Sie einige Erfahrung in Riffgewässern.
Thailand	12-3	E	2	2	3	3	3	5	3	5	6	2	3,4	Die Hauptschwierigkeiten konzentrieren sich auf das Revier von Phang Nga, dessen von keinem Marker gekennzeichnete Sandbänke viel Fingerspitzengefühl erfordern.
Malaysia	12-3	E	2	2	3	2	2	5	1	3	3	2	2,5	Die Insel Langkawi ist zwar klein, bietet aber bei einem einwöchigen Törn ausreichend Abwechslung und viel Exotik.
Australien	5-9	E	3	3	4	4	2	3	1	2	4	3	2,9	Das kleinräumige Revier der Whitsundays könnte ich als Revier für Einsteiger empfehlen, wäre da nicht der bei Springtide allzu kräftig laufende Strom.
Neuseeland	12-3	E	3	5	4	3	2	3	2	2	5	3	3,2	Falls sie im Hauraki-Golf segeln wollen, müssen Sie sich mit Strom anfreunden. Um einige Punkte bessere Bedingungen finden Sie in der Bay of Islands vor.
Tonga	6-9	E	2	2	2	2	5	5	1	5	6	2	3,2	Hier können Sie noch Südsee pur erleben. Manche Passagen erfordern bei dem mangelhaften Kartenmaterial einiges an Erfahrung.
Gesellschaftsinseln	5-10	F	2	2	2	5	5	2	4	5	6	4	3,6	Einige Riffpassagen in diesem Revier, wie jene von Maupiti, haben die Bewertung in die Höhe getrieben. Auch die oft großen Ankertiefen haben ihren Teil dazu beigetragen.
Baja California	2-5	S	1	3	2	2	2	5	4	2	5	2	2,8	Nur der in den Wintermonaten ständig kräftig aus Nord blasende Wind kann die Freude an diesem Traumrevier trüben.